

Saab 9-7X 2005–08

NEVS-brevet **måndag 8 april**
Föregående **fredag 5 april**

NyTeknik

1. Polestar 2 är presenterad – här är allt du vill veta om elbilen

Felix Björklund 2019-04-01 12:15

Den första riktiga utmanaren till Tesla och ett märke för konnässörer.



Volvo-avknoppningen Polestar har stuckit ut hakan ordentligt i elbilskriget. Men vad är det de erbjuder? Här har vi samlat allt du vill veta om Polestar 2.

Nummer två mot modell tre. Så ska striden stå när Polestar släpper sin första rena elbil. För sedan bilmärket, med designchef och vd Thomas Ingenlath i spetsen, bröts ut från Volvo har man inte hymlat om vem man jagar.

Men till en början var det förvirrat. När Ny Teknik var med på lanseringen av det nya elbilsmärket i Shanghai visades inte något som var ens i närheten av en Tesla-dödare. Snarare var hybriden Polestar 1 något som Elon Musk kunde avfärda med en axelryckning.

Men nu har man äntligen presenterat Polestar 2 – den äkta Tesla-utmanaren. Bilen premiärvisades på Genèvesalongen i år, men kommer inte rulla ut från fabriken förrän i februari 2020. Till en början blir det Kina, USA (Kalifornien, Washington), Kanada, Sverige, Norge, Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Belgien som prioriteras.

Skiljer sig från Tesla Model 3

Polestar talar gärna om att bilen kommer att kosta från 39 900 euro, men under första året kommer inte prislappen vara i närheten av detta eftersom man bara ska erbjuda en introduktionsversion för 59 900 euro. Förvisso skiljer det här sig inte från Tesla som genomfört samma resa med Model 3 och precis (intressant nog i samband med Polester 2-lanseringen) börjat erbjuda instegsmodellen.

Även om man från Polestar-håll vill tala om en Tesla Model 3-utmanare skiljer sig de båda bilarna en hel del åt i designen. 2:an är en slags femdörrars fastback med retrostil. Därtill är den lite höjd och har crossover-aktiga svarta detaljer kring hjulhus och längs sidan. Allt summerat ska det här leda till vad de själva benämner som avantgarde.

Det kan jämföras med Teslan som har en vanlig sedandesign.

Polestar 2 tar mycket från Volvo

Inuti går det inte att ta miste på att man har lånat in det mesta från Volvo, hur gärna man än vill påstå att varumärket är något helt nytt. Och visst, vegansk klädsel på sätena sticker ut och är något som kanske inte finns på hyllorna i Torslanda.

Något Polestar hoppas ska bli en stor dragare är att man slagit sina påsar samman med Google. Detta i form av att bilens operativsystem för media och infotainment bygger på Android. Det innebär att kartor och appbutiken är Googles, men även att röststyrning och andra assistans-system levereras från den amerikanska jätten. Det hela presenteras på en 11-tumsskärm i mitt-konsolen.

När det kommer till batteri skiljer det en hel del. Tesla har sin skateboard-design som har många fördelar. Eftersom Polestar 2 bygger på Volvos CMA-plattform som även huserar rent fossildrivna modeller är lösningen inte lika specialiserat. Kapacitetsmässigt har man dock lyckats knåpa in 78 kWh och målet är att bilen minst ska klara 500 kilometer på en laddning. En siffra som pekar mot att energiförbrukningen skulle hamna på 15,6 kW per mil.

Polestar 2 går att beställa

Sedan ett tag är bilen beställningsbar och på tillverkarens sajt går det att konfigurera ett exemplar. Hittills har man valt att hålla det enkelt. Sex exteriörfärger, två val för interiör och säten samt möjlighet att lägga till performance-paket – det är allt. För de som vill gå utanför gråskalan på lacken är det foliering eller eftermarknaden som gäller.

Visst kan man kalla Polestar 2 en Tesla-utmanare, men det är egentligen mycket mer än så. Tesla har ju visat att en elbil kan dominera försäljningen då man sedan introduktionen av Model 3 har toppat listorna över mellanklasstora premiumbilar i Europa. Och får Polestar bara till produktionen så lär man kunna hänga på där.

Polestar 2: Fakta, specifikationer och pris

Specifikationer

Pris: Från 39 900 euro, men till en början kommer bara toppversionen för 59 900 euro att säljas.
Batteri: 78 kWh, 324 påsceller, 27 moduler, vätskekylt – levererat av LG Chem.
Snabbladdningskapacitet: 150 kW.
Inbyggd laddare: 11 kW.
Motorer: Två elmotorer, en på vardera axel.
Systemeffekt: 300 kW (408 hästkrafter).
Vridmoment: 660 Nm.
Räckvidd: målet är 500 km enligt WLTP.
Acceleration: 0-100 km/h: 4,7 sekunder.

Dimensioner

Längd: 4 607 mm.
Höjd: 1 478 mm.
Bredd inklusive backspeglar: 1 859 mm.
Hjulbas: 2 735 mm.

Finesser

Bluetooth mobilnyckel.
Trådlös laddning av telefon.
Android Auto operativsystem i både instrumentering och mittskärm.
Trådlös fjärruppdatering av bilen.

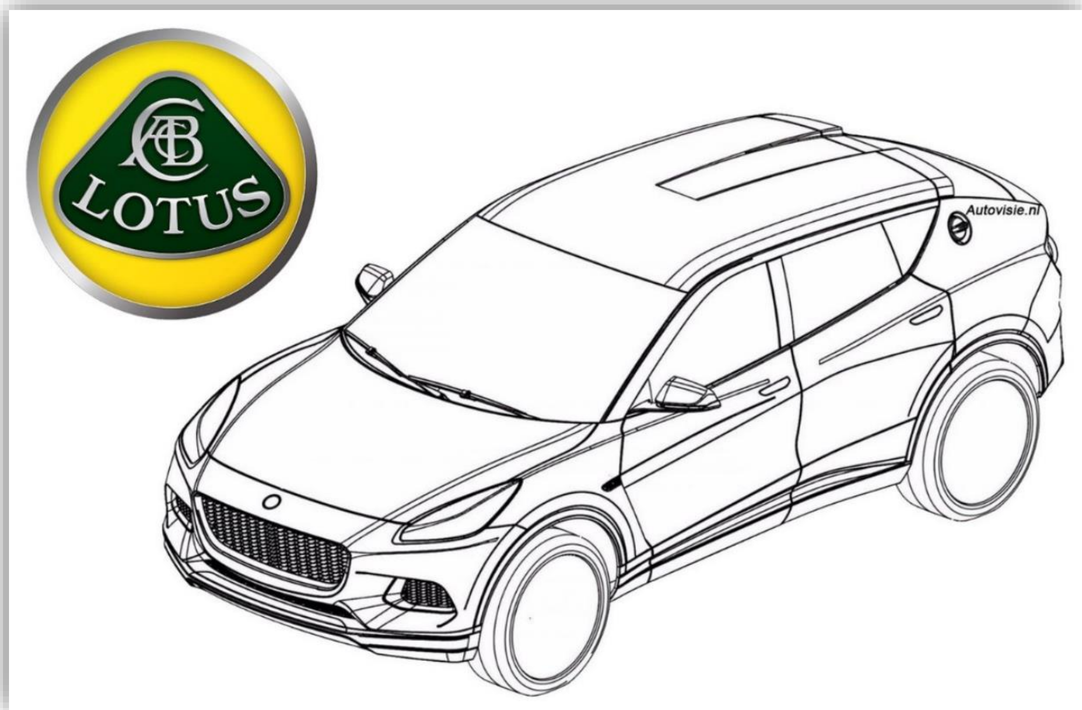
Övrigt

Kommer inte säljas via bilhandlare.
Ska byggas i Polestars nya produktionscenter i Chengdu Kina.

2. Lotus öppna för suv – kanske med Volvo-teknik

Mattias Rabe 1 april 2019

I fjol var det mycket snack om en suv från Lotus som numera ägs av Geely som även äger Volvo Cars. Men med ny vd vid styret är snacket lite mer diffust, men några dörrar till en suv är inte stängda.

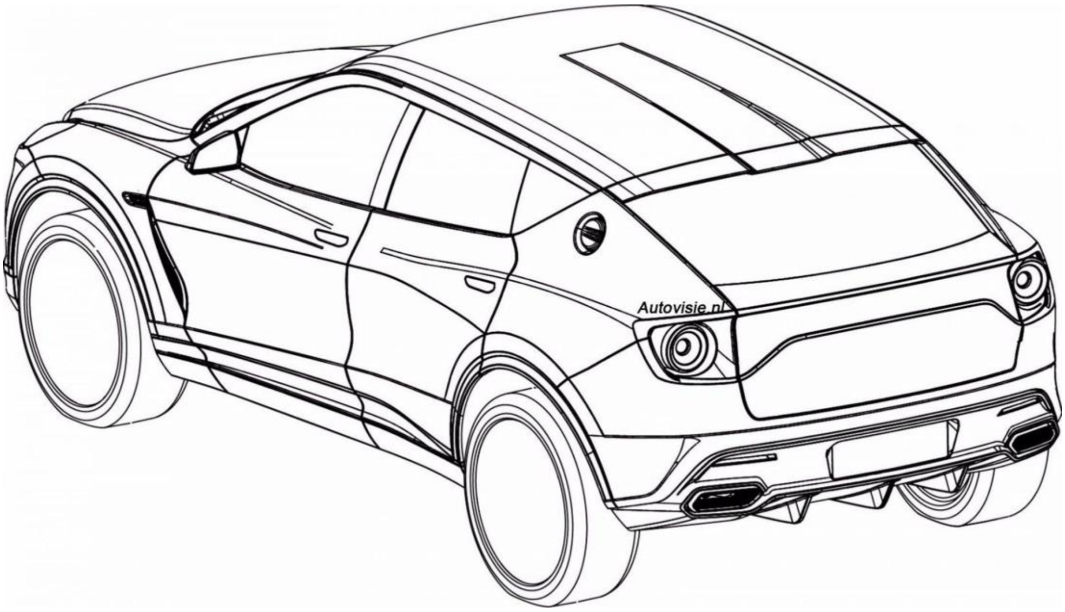


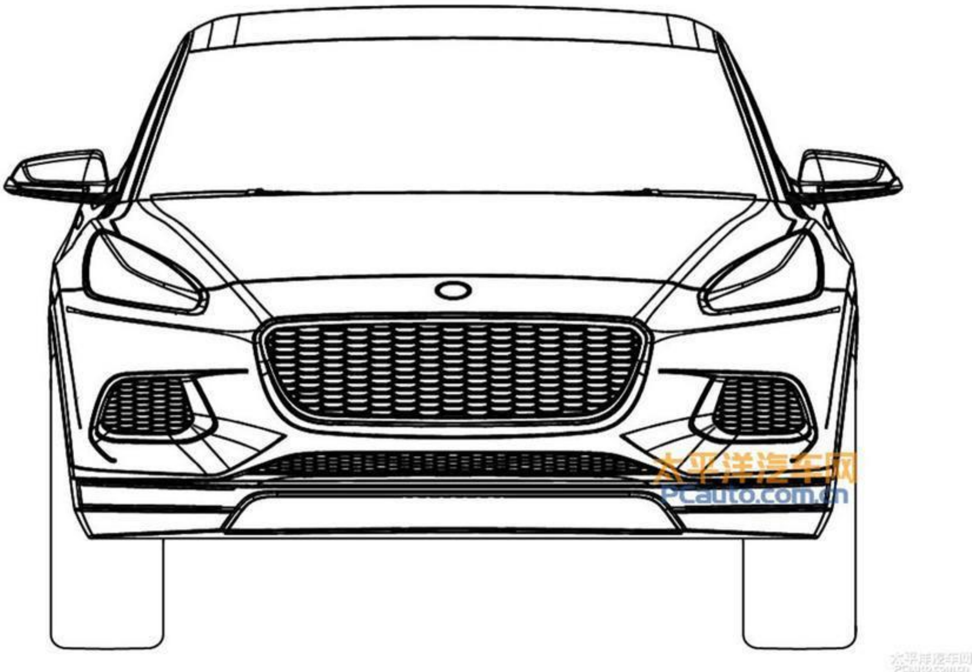
I en längre intervju med Automotive News berättar Lotus nya vd Phil Popham om framtiden, bland annat att han tillåter den brittiska sportbilstillverkaren att frångå sportbilsgenren som har varit märkets signum sedan Colin Chapman rullade igång Lotus-projektet för 71 år sedan, men att han fortfarande ser dem som ett sportbilsmärke. De ska i slutet av 2020 presentera en helt ny sportbil som inte är elektrisk men som ska tilltala en bredare publik, dock med Lotus typiska attribut bibehållna. Därefter ska de investera i en helt ny plattform som ska ligga till grund för flera framtida modeller, och de ska titta på olika framdrivningssystem, även elektriskt.

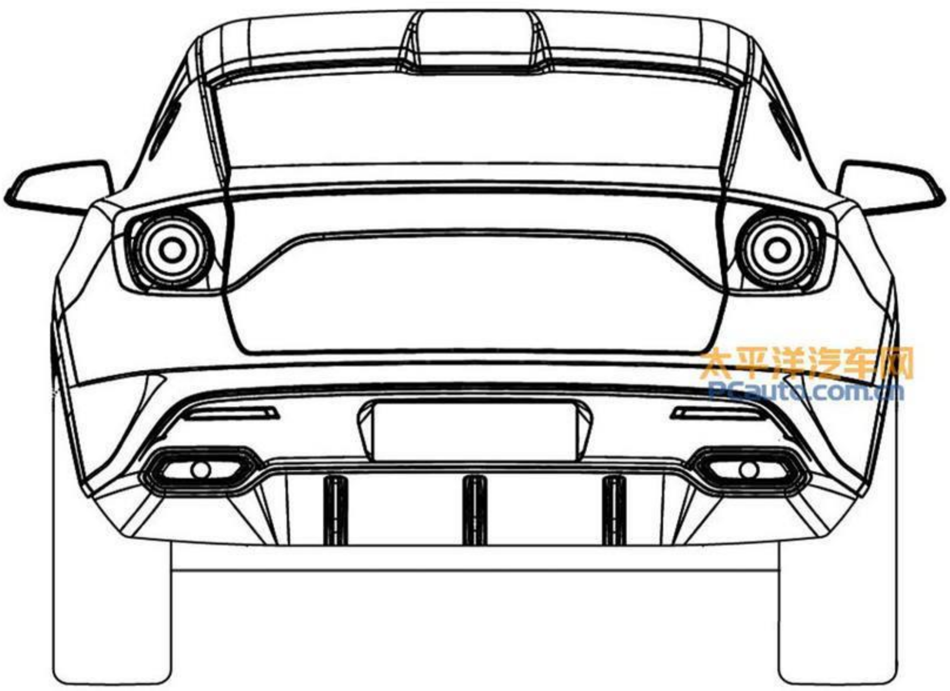
På frågan om Lotus kommer att göra en suv svarar Phil Popham att de har en tro på företaget som sträcker sig utanför sportbilarna. Han menar att Lotus med tiden kommer att ta klivet in i andra segment. Han bekräftar alltså inget specifikt om en suv, men stänger inga dörrar för biltypen. När ämnet kommer in på att dela plattformar med Volvo, Polestar och/eller Lynk & Co, som precis som Lotus alla ägs av Geely, säger nya vd:n att hans firma inte har tittat närmare på koncernens utbud, men om de skulle se potential i något befintligt material skulle de aldrig bara ta en plattform eller arkitektur och sätta Lotus-emblem på den. Lotus DNA är viktigt att få med.

Phil Pophams uttalande är alltså ett steg tillbaka från vad tidigare vd:n Jean-Marc Gales, som lämnade i augusti i fjol, berättade för ett år sedan. Jean-Marc Gales bekräftade en suv-modell och att Volvos SPA-plattform sannolikt var grundbulten i den.

Hela intervjun med Jean-Marc Gales, som tidigare haft chefsroller hos bland annat Jaguar Land Rover och Volkswagen, kan du läsa här.


Autovisie.nl


太平洋汽车网
PCauto.com.cn


太平洋汽车网
PCauto.com.cn

ALLT OM BILAR

3. Rekordmånga svenskar köper elbil efter nya Teslan

Publicerad 1 apr 2019 10:41

Av Elias Andersson

Det har aldrig sålts så många laddbara bilar i Sverige som i mars 2019, enligt statistik från Bil Sweden. Bakom den stora ökningen ligger den nya elbilen Tesla Model 3 – som nu säljer lika bra som de populära fossilmodellerna från Volvo och Volkswagen.



Tesla Model 3 har går in starkt på den svenska marknaden och antalet sålda elbilar skjuter i höjden.

FILM*: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/vi-testar-tesla-model-3/

När branschorganisationen Bil Sweden sammanfattar den gångna månaden konstaterar de att nyregistreringarna av laddbara bilar ökat med hela 68 procent jämfört med mars i fjol.

Aldrig tidigare har svenskarna köpt så många elektrifierade bilar. Bland dem finns dessutom en ovanligt hög andel renodlade elbilar.

Förklaringen? Tesla Model 3.

– Uppgången var särskilt stark för rena elbilar, plus 183 procent, vilket till stor del förklaras av introduktionen av Tesla Model 3 på den svenska marknaden. Av de laddbara bilarna i mars utgjordes närmare hälften av rena elbilar, säger Mattias Bergman, vd för Bil Sweden.

TOPP 10: MEST SÅLDA MODELLERNA I MARS

Volvo S/V60	2 031
Volvo S/V90	1 162
Volvo XC60	1 035
Volkswagen Golf	1 026
Tesla Model 3	1 005
Volkswagen Tiguan	805
Kia Niro	713
Mitsubishi Outlander	675
Volkswagen Passat	614
Mercedes E-klass	576

TEST: Snygga Tesla Model 3 är raketsnabb och dyr

Nya fordonsskatten och ny mätmetod bromsar

Den totala försäljningen fortsätter att minska i kölvattnet efter den nya fordonsskatten och den nya testmetoden för utsläpp, WLTP.

Det var den 1 juli som regeringen införde ett så kallat bonus malus-system, vilket innebär dyrare skatt för törstigare alternativ och bidrag till snålare sådana. Effekten av det blev att efterfrågan på de storsäljande bensin- och dieselbilarna minskade samtidigt som fler blev intresserade av bonusfordon.

Men på grund av den nya WLTP-standarden har tillverkarna haft svårt att få sina laddbara bilar certifierade i tid för att kunna möta det ökade intresset.

– Nyregistreringarna av personbilar minskade med 18,7 procent i mars. Förutom en inbromsning av högkonjunkturen i Sverige påverkas bilmarknaden fortfarande negativt av de förlängda leveranstider som den nya testmetoden WLTP, har inneburit. Det är samtidigt viktigt och komma ihåg att vi jämför med mycket starka registreringssiffror förra året, säger Mattias Bergman.

LÄS MER: Alla nya bilar 2019 – hela listan över 117 nya modeller

Allt färre köper dieselbilar

Försäljningen av dieselbilar fortsätter att minska. Från att ha haft en dominerande ställning på den svenska marknaden i närmare tio år, har bensinbilarna nu befäst positionen som köparnas förstahandsval.

– Trenden under det senaste året med en högre andel bensinbilar än dieselbilar fortsätter och i mars hade dieseldrivna bilar 34,7 procent marknadsandel jämfört med bensinbilarnas 44,4 procent. Dieslarna har sedan toppåret 2012 successivt minskat sin andel varje år, men minskningen har under de senaste månaderna planat ut på en andel av 35-40 procent.



Elias Andersson

4. Hotade att "säga sanningen" – nu grips han igen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-04 16:49

Renault/Nissan-chefen Carlos Ghosn greps i Tokyo.



Chefen för Renault/Nissan-koncernen, Carlos Ghosn, utreds för olagliga penningtransaktioner som ska ha gått via Oman på totalt 750 miljoner kronor, och har nu återigen gripits av åklagare – för fjärde gången.

Han har redan suttit i häkte i mer än tre månader och släppts mot borgen på 80 miljoner kronor, uppger Sveriges Radio. Han har varit under bevakning dygnet runt och får inte lämna Japan.

Carlos Ghosn uppgav tidigare att han i nästa vecka ska hålla en presskonferens och "säga sanningen" på Twitter. Han har beskrivit gripandet som skandalöst och godtyckligt, men säger att han "inte kommer knäckas". Han nekar till anklagelserna.

Nu är presskonferensen framskjuten och Carlos Ghosn säger att han kommer få upprättelse om rättegången blir rättvis. Exakt vad presskonferensen skulle innehålla är inte bekräftat, men enligt Carlos Ghosns advokat skulle den inte handla om specifika fakta kring fallet – det sparas till rättegången.

Renault/Nissan-chefen Carlos Ghosn misstänks för skattebrott – sparkas som styrelseordförande

Renault vill gå samman med Nissan – sedan köpa Fiat/Chrysler

Renault/Nissan-chefen tänker inte göra som Tesla – Gigafactory beskrivs som slöseri med pengar



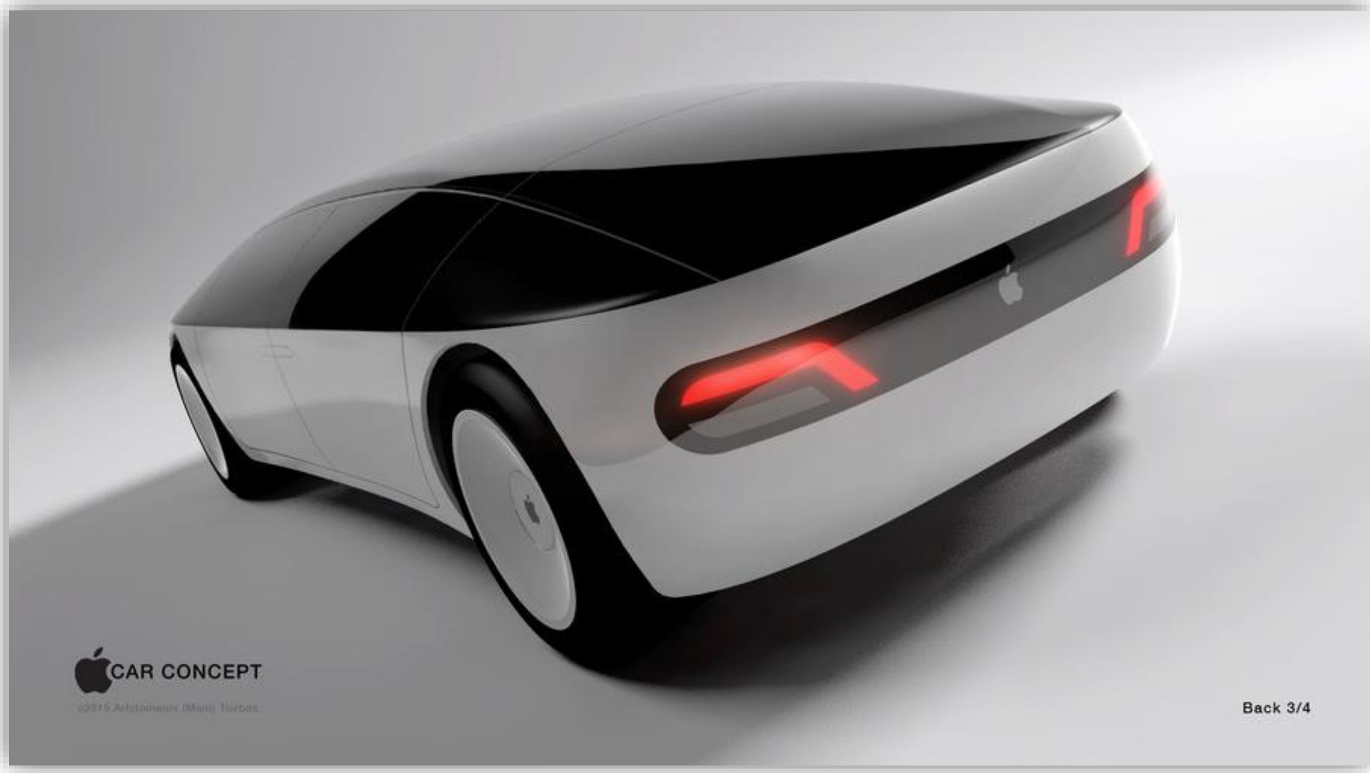
Erik Söderholm

5. Apple rekryterar toppnamn från Tesla – Applebilen spås vara på g

Text: Lotta Hedin

Publicerad: 2019-04-01

Det ryktades länge om en elbil från Apple, sen blev det tyst och många trodde att projektet somnat in. Nu finns dock starka skäl att tro att företaget på allvar är på gång med bilsatsingen igen



***Bilden ovan** visar en av många idéer om hur en bil från Apple skulle kunna se ut. Den här designen från by Aristomenis Tsirbas vann Freelancer's Apple Car Concept contest 2015.*

Apple har rekryterat Michael Schwekutsch, en av nyckelpersonerna bakom utvecklingen av Teslas drivlinor, rapporterar nyhetssajten Electrek.

Schwekutsch beskrivs som en av Teslas mest erfarna ingenjörer, som deltagit i utvecklingen av Tesla Roadster 2 och Tesla Semi/ Tesla/Truck.

Enligt Electrek är rekryteringen av Schwekutsch ett tydligt tecken på att Apple planerar att ta fram en helt egen bil från grunden, och inte bara ett system för självkörning som det också spekulerats kring.

Schwekutsch ska inte vara den enda före detta Teslapersonen som Apple nu rekryterar. Kanske, skriver Elektrec, är det en ny våg av den tjuvjakt på personal mellan företagen som inleddes 2015. Elon Musk sa då om Apple: ”De har anställt en del personer som vi sparkat. Vi kallar alltid skämtsamt Apple för teslakyrkogården”.

Michael Schwekutsch blev dock inte sparkad utan meddelade att han skulle sluta från Tesla för några veckor sedan, under vad som verkar vara vänskapliga former.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Citroën tar sig an Indien – efter hårresande analys

Peter Klemensberger 4 april 2019

Citroën ska in på den indiska marknaden med indisk hjälp. Landets bilmarknad spås vara världens tredje största redan 2020 och utvecklingen växer explosionsartat.



PSA satsar stort och ska växa med 50 procent till 2021, som vi har skrivit om tidigare. För Citroënsdel ska satsningen ske främst i Kina. Nu meddelar man även en omfattande plan för att ta sig an den indiska marknaden. Studerar man deras analys av utvecklingen i landet förstår man ambitionerna till fullo.

Citroën C5 Aircross ska lanseras 2020 och nya modeller följer i slutet av 2021. De bilarna ska byggas i Indien tillsammans med CK Birla Group och på sikt även lanseras på andra marknader. Hur många modeller det handlar om är oklart men en ny modell per år ska lanseras. Låg prissättning är kärnan hos dessa modeller och programmet jobbar efter ”tre C” – cool, comfort och clever. Bilarna ska vara väldesignade, komfortabla och smarta helt enkelt.

LÄS MER: Provkörning av Citroën C5 Aircross

Nu till analysen. I dag har landet 1,3 miljarder invånare och 2050 beräknas invånarantalet överstiga de för USA och Kina gemensamt. Det är också en ung befolkning, medelådern är 25 år. Antalet barn under fyra år är nästan det dubbla mot Frankrikes hela befolkning.

2025 kommer 55 procent av befolkningen vara i arbetsför ålder, vilket är en fjärdedel av jordens aktiva befolkning. Medelklassen spås öka med 75 procent till 2025 och omfatta 110 miljoner människor.

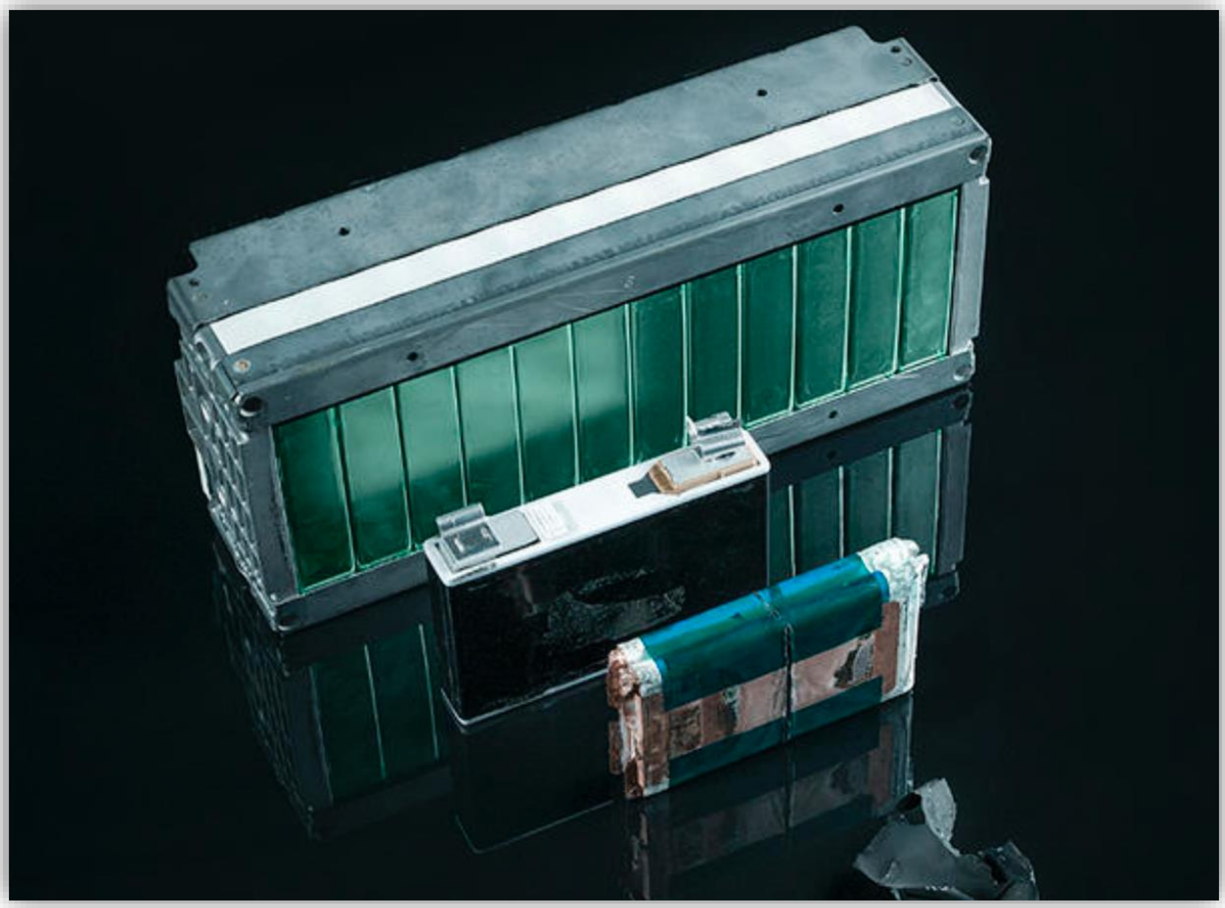
När det kommer till fordon finns i dag bara 40 bilar per 1000 invånare men siffran stiger med åtta procent per år. 2018 var antalet fordon 3,3 miljoner i landet, 2025 beräknas siffran vara över sex miljoner. Redan 2020 kan Indien vara världens tredje största bilmarknad efter USA och Kina.

7. Fortum satsar på batteriåtervinning

Text: Lotta Hedin

Publicerad: 2019-03-26

Energibolaget Fortum ger sig nu in på marknaden för återvinning av litiumjonbatterier.



Med hjälp av en ny metod som tagits fram av det finska företaget Crisolteq säger Fortum att de kan återvinna åttio procent av materialet i batterierna.

Med metoden separeras först plast, aluminium och koppar från batteriet och återvinns i egna processer. Sedan kan kobolt, litium, mangan och nickel återvinnas och skickas tillbaka till batteritillverkarna.
En anläggning är redan på plats i Finland och står enligt Fortum redo för batteriåtervinning i industriell skala. Någon kommersiell återvinning har däremot inte startat där ännu.

– Men med tanke på hur stor efterfrågan det är på batterier, och hur mycket elbilsmarknaden växer tror vi att det finns goda förutsättningar för utveckling av återvinningsverksamheten framöver, säger Fortum Sveriges kommunikationschef Per-Oscar Hedman till Elbilen.

Lotta Hedin

Teknikens Värld ALLT OM BILEN

8. EU kräver begränsad acceleration hos bilar

Mattias Rabe

1 april 2019

För att ens ha en chans att nå uppsatta klimatmål kräver EU en rad förändringar hos bilar. Bland annat vill man se en begränsning av bilars accelerationsförmåga 0-100 km/h. 13 sekunder uppges vara en rimlig gräns.



I fredags rapporterade vi om ett beslut som hade kommit i skymundan då EU-parlamentets övriga beslut stod högre upp på agendan. Beslutet rörde gamla bilars höga utsläpp av kväveoxider och EU-parlamentets ledamöter röstade för ombyggnation av dessa. Med hjälp av ny hårdvara ska utsläppen bli lägre.

Ovanstående fråga och beslut var dock inte det enda som berörde bilars miljöpåverkan, som för tillfället, vid sidan av Brexit, är det hetaste samtalsämnet när EU-topparna träffas.

En fråga, som uppges ha lett till hätska diskussioner bland parlamentets 751 ledamöter, handlade om att sänka utsläppen av koldioxid genom att begränsa bilars accelerationsförmåga. Vid kraftigt gaspådrag anses koldioxidnivåerna från bilarna vara omotiverat höga och en begränsning sägs gynna det påbörjade arbetet mot att nå 2030-målet som innebär 37,5 procent lägre koldioxidutsläpp från bilar jämfört med 2021 års nivå (som är 95 gram per kilometer).

Av de närvarande ledamöterna i EU-parlamentet röstade 257 stycken för en begränsning av bilars accelerationsförmåga medan 230 röstade emot. 37 stycken lade ned sina röster och övriga 227 i parlamentet röstade inte av olika anledningar.

Med beslutet om begränsad acceleration för personbilar följer även en rekommendation om att begränsningen, från stillastående till 100 km/h, bör ligga på 13 sekunder. Det är i paritet med

en sävlig småbil, exempelvis lilla Hyundai i10 med den starkare 87-hästarsmotorn. Snabbare än så ska det alltså inte att gå att köra iväg, även vid acceleration med en större och motorstarkare bil.

EU-parlamentets sakkunniga har en förhoppning om att beslutet ska gälla alla nya bilar, med eventuellt undantag av supersportbilar som byggs i begränsad upplaga.

Beslutet ska nu ut på remiss hos EU:s medlemsländer som i de flesta fall väntas bifalla. Tyskland, som har en stor sportbilsproduktion, har emellertid ställt sig avvaktande till beslutet och väntas komma med ett fördömande.

För några veckor sedan meddelade Volvo att de från och med 2020 ska begränsa toppfarten i samtliga sina bilar till 180 km/h. Deras beslut har dock inga miljömässiga grunder utan de ser toppfartsbegränsningen som en viktig pusselbit för att nå målet om att ingen ska skadas allvarlig eller omkomma i deras bilar.

9. Provkörning av Cupra Ateca

Oskar Krüger 30 mars 2019

Cupra står nu på egna ben och först ut är Ateca. Vi provkör i hemlandet och ser om den relativt lilla suven kan hantera sina 300 hästkrafter under huven.



Seat Ateca Cupra, eller nej förlåt. Endast Cupra Ateca menade jag förstås. Att Seats vassaste gatbilar heter Cupra går tillbaka till 1999 med halvkombin Leon som var först ut. Sen dess har även kombiversionen av samma bil blivit Cupra liksom minstingen Ibiza. Nu har Cupra växlat upp och byggt suv samtidigt som de nu står under egen flagg och har skrapat bort Seat-emblemen. För det är i princip det som har hänt, trots avsaknad av emblem är det Seat rakt igenom.



I Comfort-läget går Cupra Ateca likadant som en vanlig Ateca, stabilt och bekvämt.

Både Ateca och Cupra-modellerna har sålt bättre än förutspått i Sverige. Är kombinationen av de bägge den gyllene medelvägen? Jag har tagit mig ner till ett väderväxlande Barcelona för att utröna om det här är rätt väg att gå. Personligen är jag ingen beundrare av suvar och prestandasuvar ligger ännu längre bort från hjärtat, men jag är öppen för en tankeställare.

Vi börjar med det viktigaste, Cupra Ateca är bestyckad med samma drivlina som Leon Cupra. Överlag är det inte så mycket nytt hos Cupra Ateca, det är snarare ett nytt sätt att sätta ihop gamla delar. Motorn är alltså en två liter stor turbomatad fyrcylindrig bensinmotor på 300 hk och 400 Nm. En motor som vi kört tidigare i Seat Leon Cupra och Volkswagen Golf R och som inte utmärker sig från konkurrenternas likvärdiga motorer. Kraftutvecklingen är väldigt linjär och motorljudet är okej men inte mer.

Atecas fyra utblås överraskar med ett tydligt och långt bludder vid nedväxlingar, något som inte känns igen från tidigare två nämnda modeller. De fyra utblåsen är även det som utmärker utseendet mest, men även Cupra-emblem och annat kjolpaket skiljer från vanliga Ateca. Exemplaret jag provkör besitter även unika kopparfärgade 19-tumsfälgar med Pirelli P Zero som står för kontakten mot asfalten. Sulorna har ljudisolerande matta på insidan av slitbanan för att dämpa buller och inget däckljud märks på de släta och tysta vägarna här nere.

I Comfort-läget går Cupra Ateca likadant som en vanlig Ateca, stabilt och bekvämt. De 300 hästkrafterna beter sig stillsamt och växellådan växlar inte ner vid minsta gaspådrag. Vrids vredet som ställer körläget, som nu inte utgörs av en knapp på mittkonsolen som på andra Cupra-modeller, till Cupra-läget blir fjädringen nästan helt stum och gången riktigt hård. Lite väl hård, men tur att det går att ställa alla inställningar individuellt. Även styrning, växellåda, motorljud och motorkaraktär är ställbart genom knapptryckningar.

Jag viker av motorvägen och in på ett, av arrangörerna, avstängt vägparti. Likt starten på ett rally radas bilarna upp bakom varandra. Första bilen sticker iväg och ljudet från utblåsen är lika tydligt utifrån som bakom ratten. Jag rullar fram till startlinjen, lägger ESP i Sport, och trycker ner bägge pedalerna samtidigt för att aktivera launch control. Klartecken ges från en skäggig spanjor med walkie-talkie i ena handen och startflagg i den andra. Fast i tanken på att det här är rally på riktigt flyger vänsterfoten av bromspedalen reptilsnabbt och bilen är med på noterna.



Bak avslöjar de fyra piporna att det rör sig om något annat än en vanlig Seat.

Snarare är det jag som blir överraskad för accelerationen på de första två växlarna är riktigt imponerande. Papperet säger att 0-100 km/h ska gå på 5,2 sekunder men känslan bakom ratten säger att det går fortare än så! Motoreffekten gör såklart sitt men fyrhjulsdrift och dubbelkopplingslåda är nästan ett måste för en så kvick acceleration. Dock är detta enda konfigurationen på drivlina då Cupra Ateca inte går att få med manuell låda. Jag styr växelväljaren i det manuella läget, tyvärr är det inte helt manuellt utan kickdown är kvar liksom uppväxling strax innan varvstopp. Men växlingarna är väldigt explosiva och samtidigt sömlösa. Dock kunde paddlarna varit större och lite mindre plastiga.

Utan riktig kartläsare pendlar blicken konstant mellan bilens navigation och vägen. Chassit kränger mindre än väntat och styrningen är spänd men feedbacken tillbaka i ratten blir aldrig helt hundra i en suv. Det är alltid kul att köra fort men Cupra Ateca imponerar inte, men den gör mig heller inte besviken. Jag hade helt klart haft roligare i en Seat Leon Cupra, helst med manuell låda och framhjulsdrift!

Till Cupra Atecas försvar ska tilläggas att jag kört bland andra Mercedes-AMG GLC 63 S, Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, BMW X4 M40i och aldrig riktigt imponerats av prestandasuvarnas vägegenskaper när de pressas till gränsen.

Med ett stadigt ökande suvsegment verkar jag tillhöra en minoritet som inte gillar suvar. Men även om Cupra Ateca inte är min favorit bör den gå hem i Sverige. Cupra Ateca har inte heller några riktiga konkurrenter. Vill du ha en snabb suv i dag får du slanta upp mycket pengar då det bara är premiumtyskarna som finns i segmentet. Cupra Ateca är så klart inte lika extrem som en Mercedes AMG GLC 63 S eller ens mindre GLA 45, men däremot vettigt prissatt, 409 900 kronor. Och betydligt mycket roligare än en Volkswagen Tiguan! Jag spår att det nya bilmärket får en lyckad start!

Cupra genom åren

1996 var första gången bokstäverna Cupra nämndes tillsammans med Seat. Då handlade det om en Seat Ibiza Cupra som även tävlade i rally. Det dröjde fram till 1999 då Leon Cupra kom och utökade Cupra-floran. Cupra symboliserar motorsport inom Seat och det är snarare inom racing än rally Seat varit mest framgångsrika. Meritlistan inom standardbilsracing är lång och störst framgångar har man haft i kategorins tuffaste mästerskap, WTCC.



Interiören känns igen från Seat, endast detaljer gör Cupra Ateca unik.

Men Cupra fortsätter än idag och kammade i fjol hem segern i Europeiska TCR samt en andra plats i svenska TCR-mästerskapet – STCC. Sedan 22 januari i fjol står Cupra på egna ben och till 2020 ska fyra nya modeller presenteras. Två av dem är Leon och Leon ST. Den tredje kallas CUV, en coupé-suv eventuellt med namnet Terramar och den fjärde, som presenteras redan i år, ska stå som en helt fristående modell.

Det här är nytt!

Cupra
Tidigare hade bilen hetat Seat Ateca Cupra. Men nu är Cupra ett eget märke och första modellen är Ateca.

Effekt
300 hästkrafter är samma som Seat Leon Cupra har men är långt mer än Ateca haft tidigare.

Växellåda
Den sjustegade dubbelkopplingslådan har finjusterats för att ge snabbare och mer exakta växlingar.



60/40-fällningen av baksätesryggen kompleteras med genomlastningslucka.

Cupra Ateca

Pris 409 900 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 9,3:1. Borrning/slag 82,5/92,8 mm, cylindervolym 1 984 cm3. Max effekt 300 hk (221 kW) vid 5 300-6 500 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 2 000-5 200 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 1 längsgående länkarm och 3 tvärställda länkarmar per sida.

Styrning Elservo. Vändcirkel 10,8 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 245/40 R19.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 263, längd 438, bredd 184, höjd 161, spårvidd f/b 157/155. Markfrigång 17,5. Tjänstevikt 1 615, maxlast 535, max släpvagnsvikt 2 100. Tank 55 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 485-i. u liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,2 s, toppfart 247 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 0,89 l/mil, landsväg 0,65 l/mil, blandad körning 0,74 l/mil. CO2 168 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,85 l/mil. CO2 192 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år.

Skatt 7 046 kronor per år de första tre åren därefter 1 614 kronor per år.

Rivaler



Mercedes-AMG GLA 45
Cupra Ateca har få konkurrenter i samma prisklass. GLA 45 är betydligt dyrare men bara 80 hästkrafter starkare. Och mycket trängre.
Pris: 585 900 kronor.



Volkswagen Tiguan 2,0 TSI 220 hk 4Motion
Tiguan finns inte som prestandaversion, men TSI 220 landar väldigt nära prismässigt. Något rymligare med sina 449 cm.
Pris: 387 500 kronor.



GALLERI
Cupra Ateca
6 bilder

10. Skoda Scala – rapport från provkörningen

Publicerad 2019-04-05 9:08 text **Maria Dahlin**

Anders Helgesson provkör nya Skoda Scala. Här är första intrycken.



Hej Anders, du är ute på fältet och provkör, vad sitter du i?
– Det är Skoda Scala som står på dagordningen och det är Skodas första bil på koncernens MQB A0 plattform, det vill säga att om man lyfter det gröna skalet karossen så hittar man krasst sett en Polo, Ibiza eller Audi A1.

Okej, är Scala en ersättare till Fabia då?
– Nej, den fungerar som en brygga mellan Fabia och Octavia och ersätter väl snarast tidigare utgångna Rapid. Karossen är 436 centimeter lång vilket är en knapp decimeter längre än VW Golf. Jämfört med Rapide och för den delen även Fabia har Skoda gjort en rejäl uppryckning vad gäller materialval. Tidigare hårdplast har ersatts av mjukstroppad instrumentpanel och dörrsidor, men dörrhandtag och instrumentpanelens nedre halva är fortfarande i hårdplast. För första gången i Skoda har mediaskärmen blivit stående, men är i övrigt samma system som vår tidigare långtestbil Karoq. Tydligt och enkelt dessutom har den stöd för trådlös Apple Car Play. Under provkörningen fanns det ett elektroniskt troll som gjorde att skärmen upprepade gånger slocknade och tappade navigeringen.

Vad blir det för motorer och vad kommer den att kosta?
– Motorpaletten är VW-koncernens tre- och fyrcylindriga motorer. Basmotorn i Sverige blir den trecylindriga bensinmotorn på 115 hästkrafter. Prislappen är från 204.900 kronor. För lite drygt 30.000 kronor extra blir det 1,5 TSI motorn på 150 hästkrafter och sjuväxlad automatlåda. En diesel och även en biogasmotor är på gång till hösten.

Innan jag släpper dig; har Skoda kläckt någon ny klurighet i stil med isskrapan i tanklocket?
– Absolut! Årets kluring är att locket till spolarvätskans påfyllning är gjord i mjukt gummi. Det är lättare att öppna än de vanliga hårdplastlocken samtidigt som det i öppet läge förvandlas till en påfyllningstratt. Så smart och enkelt att man kan undra varför ingen har tänkt på detta tidigare.

11. Volkswagens bortglömda konceptbilar: Vi som blev något och vi som försvann

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2018-07-15 06:26, uppdaterad 2018-10-04 13:27

Del 2/4

Volkswagen har visat upp många spännande modeller som aldrig blev verklighet. Vad sägs till exempel om en "downsizad" turbomotor redan 1981, en galen plan på att byta ut klimat-anläggningen mot ett särskilt "avdunstningssystem" och en maffig W12-coupé med 600 häst-krafter?



Cheetah, Machimoto, Futura, Coupé Nardo, EcoRacer, GX3 och Nils.
Några av VW:s alla konceptbilar.



2002 • Magellan

Något av en tidig crossover, döpt efter den portugisiske upptäcktsresande Ferdinand Magellan. I den här bilen har designteamet försökt förena suv, mpv och kombi. Så mycket VW-känsla blev det inte av resultatet. Mer Volvo faktiskt.



2002 • 1-liter Concept

Den 16 april skulle VW-koncernen ha styrelsemöte i Hamburg. Styrelseordförande Piech överraskade alla med att köra denna lilla bil från Wolfsburg till mötet. Visst känns dragen från Scoter (1986) igen, men hjulen har blivit fyra. Och motorn har blivit en encylindrig diesel på 0,3 liter och 8,5 hästar. Den stängs automatiskt av om föraren släpper pedalen i till exempel utförslut. Snittförbrukning: 0,99 l/100 km.



2002 • Tarek

På bilmässan i Essen får fabriksföraren Jutta Kleinschmidt dra täcket av en tävlingsbil, specialbyggd för Dakar-rallyt och designad av Italdesign. En 1,9-litersdiesel på 218 hästkrafter får räcka som kraftkälla. Volkswagen Racing GmbH ställde upp med två bilar och de slutade sexa respektive åtta i rallyt 2003.



2003 • Concept R

Den här sportiga bilen presenterade Volkswagens nya designspråk med den kromtyngda grillen och de ögonlika strålkastarna som tydligaste element. De fixerade sätena (instrumentpanelen var skjutbar istället) bjöd på en ny typ av fjädring som skulle anpassa sig efter kroppen. Bakom de åkande låg den mittmonterade V6-motorn. Vi väntar fortfarande på att den ska gå i produktion.



2004 • Concept C

Det hårda fällbara taket som presenterades på Vario I redan 1991 fick här en uppföljare. Men här hade man även adderat glastak. Den starkt U-formade grillen ska komma att bli en del av VW-designen för flera år framöver. Och bilen gick i produktion 2006 under namnet Eos.



2004 • Concept T

Blandar man sportbil med suv får man tydligen Concept T. Formen för mest tankarna till en "Beach Buggy" och sådana koncept har Volkswagen visat både före och efter detta. V6, fyrhjulsdrift (4Motion) och automatlåda (Tiptronic).



2005 • EcoRacer

Coupé, roadster eller speedster (med minimal vindruta), EcoRacer kan vara allt detta. Till stora delar byggd i kolfiber väger bilen in på endast 850 kg. Motorn är en 1,5-litersdiesel på 136 hk/250 Nm vars kraft når bakhjulen via en dubbelkopplingsväxellåda (DSG). Den här borde ni ha byggt, Volkwagen!



2005 • New Beetle Ragster

Ännu ett Beetle-koncept, denna gång för att dra lite uppmärksamhet till ansiktslyftade och nu även taklösa Beetle Cabriolet. Men frågan är om inte produktionsbilen skulle sett ut så här. Förutom lägre vindruta och markerade takstolpar så är även skärmar och stötfångare stöpta i ny form. Läcker!



2006 • Concept A

Concept T från 2004 skulle blanda sportbil med suv. Det gör Concept A, premiärvisad på våren i Genève, också. Nu börjar det dock bli lite mer likt en vanlig bil och det har vid tidpunkten pratats om en kommande sådan från Volkwagen.



2006 • GX3

Nämen, är det inte Scooter från 1986 som är tillbaka, nu i helt öppet utförande. Bilen fick stor uppmärksamhet på bilsalongen i Los Angeles. Motorn, en 1,6-litersmaskin på 125 hästar, plockades från Lupo.



2006 • IROC Concept

Plockar man bort några bokstäver från Scirocco får man IROC, utmärkt för att nästan avslöja namnet på en kommande modell. Konceptbilen visades i Paris och två år senare var produktionsversionen färdig.



2006 • Neeza

Missat den här? Det kan bero på att den bara visades på bilsalongen i Peking. Modellen baseras på Passat och är tänkt att göra introduktionen av en marknadsanpassad Passat mer spännande. Man kan säga att resultatet blev Magotan, vilket är vad Passat heter i Kina.



2006 • Concept Tiguan

Redan på senhösten 2006 fick vårkonceptet Concept A en betydligt mer produktionsklar uppföljare. På salongen i Los Angeles visades Tiguan Concept, som så när som på några detaljer, bland annat orange detaljer i däcken, var den slutgiltiga produkten.



2007 • Up, Space Up och Space Up Blue

Marknaden krävde en ny småbil. På Frankfurt-salongen stod första bilen, kort och gott Up. Två stora skärmar på instrumentpanelen, den ena med multimedia, och säten med luftkuddar andades framtid. Motorn satt bak och drev bakhjulen.
Senare samma år, i Tokyo, avtäcktes Space Up. De bakre dörrarna var upphängda i bakkant och bilen saknade B-stolpar. Den här versionen väntar vi fortfarande på.
Tredje derivatet stod på mässan i Los Angelse. Space Up Blue, som förvirrande nog inte är den blålackade bilen utan den som ser ut som något av en miniversion av T1 med de klassiska takfönstren. Uppe på taket satt solceller som laddade bilens batteri. Detta var nämligen en elbil. Som extra laddkälla fanns även en vätgascell.



2007 • Golf GTI W12-650

Den årliga VW-träffen (och sedan några år även för andra koncernmärken) vid österrikiska Wörthersee arrangeras inte av VW-koncernen. Men träffen har sådant genomslag att flera av koncernens märken väljer att bygga extrema konceptbilar för att avtäcka just här. Design-teamet ville behålla Golfens originalformer, något som blev svårt när den dubbelturbo-matade W12-maskinen bakom framstolarna behövde mängder med kylande luft. En avsevärd karossbreddning och "diskreta" luftintag bakom dörrarna märks. Ytterligare luftintag har gjorts genom att vika in bakre sidorutorna. Snyggt!



2008 • Pickup Concept

På den lilla mässan i Hannover för kommersiella fordon visade man Pickup Concept. Bilen som två år senare skulle börja säljas som Amarok var milt utsmyckad som räddningsfordon (SAR = Search And Rescue).



2009 • Concept BlueSport

Något av en uppföljare på Concept R från 2003. Fortfarande med mittmotor men trots premiären på Detroit-mässan nu försedd med en dieselmotor. Bilen bygger på en plattform som ska delas med Audi (R4 eller R5) och en instegs-Porsche men ännu har ingen av dessa bilar gått i produktion. Öka!



2009 • L1 Concept

1-litersbilen från 2002 tillbaka med något mer produktionsfärdig form. Passageraren sitter fortfarande bakom föraren, för att bilen ska vara smal med lågt luftmotstånd. Dieselmotorn har nu två cylindrar och ger 39 hästar och den backas upp av en 14 hk stark elmotor.



2009 • E-Up
Minstingen är tillbaka, nu med helelektrisk drivlina och en säteskonfiguration som Volkswagen kallar 3+1. Bilen har en räckvidd på 130 km.



2009 • Up Lite Concept
Hektiskt konceptbilsår som avslutas med denna blandning av Up och L1. Bilen premiärvisas i Los Angeles. Dieselhybrid med snittförbrukning på 2,44 l/100 km.



2010 • Berlin Taxi, London Taxi och Milano Taxi

Under året visade Volkswagen tre olika derivat på Space Up Blue, nu med taxinäringen i skottgluggen. Bilarna visades inte i respektive stad, Milano Taxi hade premiär på mässan i Hannover, till exempel. Den enda högerdörren är av skjutmodell och glider framåt. Tyvärr glömde man att flytta passagerardörr och förarplats på London-versionen...

HÖGSTA VÄXELN

12. DeLorean DMC-12

Av Classic by GT 17 mars, 2019

"Tillbaka till Framtiden" i all ära, men DeLorean har även hyllats i musikform. "Stainless Style" heter bandet Neon Neons hyllning till John Z DeLorean, mannen bakom DeLorean DMC-12. Det kanske är dags att investera i en bil som inspirerat så många?



Plötsligt är den överallt. Ett flertal tidningar gör köpguider och på nätet finns det alltmer information om den mytomspunna DeLorean DMC-12. Varför det? Och varför nu? Intresset verkar gå i cykler, någon gång under varje decennium är den udda skapelsen på tapeten. Kanske är det en ny generation som upptäckt "Tillbaka till Framtiden"-filmerna. Eller så har flera i dessa elbilstider uppmärksammat det faktum att det 2007 startade Texasföretaget DeLorean Motor Company i år aviserat att man ska börja en liten tillverkning av en elversion av DMC-12.

Hur som helst verkar den inte upphöra att fascinera, något som förmodligen inte ens John Zachary DeLorean kunnat drömma om. Den var hans dröm och hans verk. För att förstå hur bilen kunde komma till bör man ha lite bakgrundskännedom om honom.

DeLorean var en bilkille från början till slut. Han föddes 1925 i Detroit som den äldste av fyra söner till en rumänsk pappa och en österrikisk mamma. Pappan var fackligt aktiv på Fords Highland Parkfabrik men det var inte det som skulle få unge John att satsa på en karriär i bil-branschen.

Istället var det en mer avlägsen släkting vid namn Earl Pribak som jobbade på Chryslers utvecklingsavdelning som såg till att John efter ingenjörsexamen på Lawrence Technological University fick en lärlingsplats på konstruktionsavdelningen.



Han lärde sig verkligen bilar från grunden, och extraknäck som försäkringsförsäljare och en icke avslutad juristutbildning såg till att smörja det munläder som kom att hjälpa honom nå toppen.

Efter utbildningen började han hos Packard där han konstruerade en förbättrad automatlåda, men när Packard fick problem och slogs ihop med Studebaker blev DeLorean kontaktad av GM. Han ansågs vara ett framtidslöfte och fick välja inom vilken av fem divisioner han ville jobba!

Det blev Pontiac och det var där han kom att skapa sig ett namn i den amerikanska bilindustrin. Han gjorde en rad nya konstruktionslösningar och samlade patent på hög innan han 1961 blev chefskonstruktör för märket.

DeLorean hade förmågan att se möjligheter där andra bara såg problem. Alltså gjorde han om ekonomibilen Tempest med rykte om sig att vara en bil för gamla tanter till kultmodellerna LeMans och GTO och framgången gjorde honom till chef över hela Pontiac 1965.

När han sedan skapade Firebird var hans lycka gjord och när Chevrolet fick problem fick han ansvaret för märket, det största i GM-koncernen. Men hans utåtriktade playboyframtoning passade inte den högsta ledningen och han fick slåss allt hårdare för sina idéer.

Trots det blev han vice vd för hela GM 1972 och just som alla trodde att han skulle ta klivet till vd hoppade han av! Han sade upp sig den 2 april 1973, 48 år gammal och inför den förvånade Detroitpressen sa han att han ville göra något eget.

Resultatet har minst sagt låtit tala om sig, även om DMC-12 inte riktigt blev den bil DeLorean drömt om. Från början var det tänkt att den skulle ha mittmotor och att det som skulle sitta i mitten var en wankelmaskin från Comotor som skulle producera motorer till NSU och Citroën. När Comotor kraschade ville DeLorean först ha en Ford-V6:a, men sedan, när man flyttat motorn längst bak behövdes en lätt maskin och Peugeot, Renault och Volvo släppte till sin aluminium-V6:a.

DeLorean byggde den första prototypen 1976 tillsammans med några kompisar från Pontiac-tiden och först hade man tänkt använda en ny metod för att gjuta chassit som DeLorean hade patenterat. Men i slutändan fungerade det inte. Planen var också att bygga bilen i Puerto Rico men det var trassligt att få till och när man fick 100 miljoner pund i lokaliseringsstöd för att lägga fabriken på Nordirland var det inget snack längre.

Vid det laget började John DeLorean vara lite desillusionerad, inte mycket hade gått som han ville och han lät Colin Chapman och Lotus göra alltmer av arbetet för att anpassa bilen till de nya omständigheterna. Modellnamnet DMC-12 lär peka mot att det pris man från början tänkt sig låg på 12 000 dollar men när den första bilen lämnade bandet i januari 1981 hade det stigit till 25 000 dollar



Formen är signerad Giugiaro men ännu mer utmärkande för karossen är nog att den är klädd med borstade rostfria paneler. Inte för att det egentligen behövs, plastkarossen under håller i stort sett samma form och under utvecklingen kördes bilarna utan de rostfria bitarna.

De rostfria delarna är också det som ställer till det idag. Minsta skada är svår att reparera då det inte går att spackla och lacka. Ska man köpa en begagnad DeLorean är alltså karossens skick av yttersta vikt. För svenska entusiaster är däremot V6-motorn, känd från Volvo 260- och 760-serierna, ett mindre problem.

Bra är också att entreprenören Stephen Wynne 1997 startade ett nytt "DeLorean Motor Company" i Humble, Texas, och till och med fått rätten till namnet. Han har köpt på sig alla delar som blev över efter DeLoreans konkurs sent 1982 och har dessutom börjat nytillverka en del. På hans mycket matiga hemsida *www.delorean.com* finns reservdelskataloger med priser och allt. Där kan man bland annat köpa ett nytt, rostfritt dörrskinn för 1 250 dollar.

Han säljer dessutom "fabriksrenoverade" bilar som till viss del kan vara nybyggen kring gamla, oanvända chassinummer. På hemsidan hittar vi i skrivande stund en okörd bil för 54 000 dollar, cirka 350 000 kronor.



Det är faktiskt svårt att prissätta DeLoreanbilar, bland annat för att det finns “nya” bilar som den ovan. Men en titt på de som finns till salu antyder priser från cirka 150 000 kronor till de 350 000 som nämnts.

Körmässigt är den bättre än sitt rykte. Det Lotusutvecklade chassit ger en överraskande fjädringskomfort och är det något som inte bidrar till körglädjen är det den ganska trötta V6-motorn. Men det finns det botemedel för. Sammanfattningsvis är DeLorean DMC-12 en tidlös bil vars delvis dåliga rykte har sina rötter i det faktum att den aldrig fick tillräckligt med utvecklingstid. Varför inte satsa på en DeLorean och bege dig åter till samtiden?



All-electric Delorean DMC-12 EV



Delorean tidsmaskin är en fiktiv bil i filmserien Tillbaka till framtiden.

13. Grattis Vaz Lada Niva!

Publicerad 8 april 2009

I dag när Nadja och Tanja har namnsdag passar vi på att hylla Niva.



Lada Niva som debuterade 1976 var AutoVaz' första egna bil, även om den till utseendet anknyter starkt till den Fiat 124-baserade personbilen från Togliattigrad.

När den kom var den i framkant eftersom det var en av de första terrängbilarna med självbärande kaross.

I Sverige introducerades den först 1979-1980, de svenska avgasreglerna sinkade lanseringen en aning. Vid denna tid var Vaz ett märke att räkna med på den svenska marknaden och generalagenten Matreco satsade med två modeller av Niva; den enklare Niva 1600 och den lite mer påkostade Niva 1600 Jet.

Försäljningen gick ganska bra i början av 1980-talet för att mot slutet av decenniet klinga ut.

Men Niva finns kvar och går numera att köpa fabriksny även i Sverige. Karossen är i stort sett oförändrad sedan introduktionen, bakluckan har fått lite bättre öppning och grillen ser lite annorlunda ut.

Eftersom Niva bara är 3,7 meter lång (det finns en version med längre axelavstånd och fyra dörrar också men inte i Sverige) är den smidig både i stadstrafik och terräng.



Absolut!



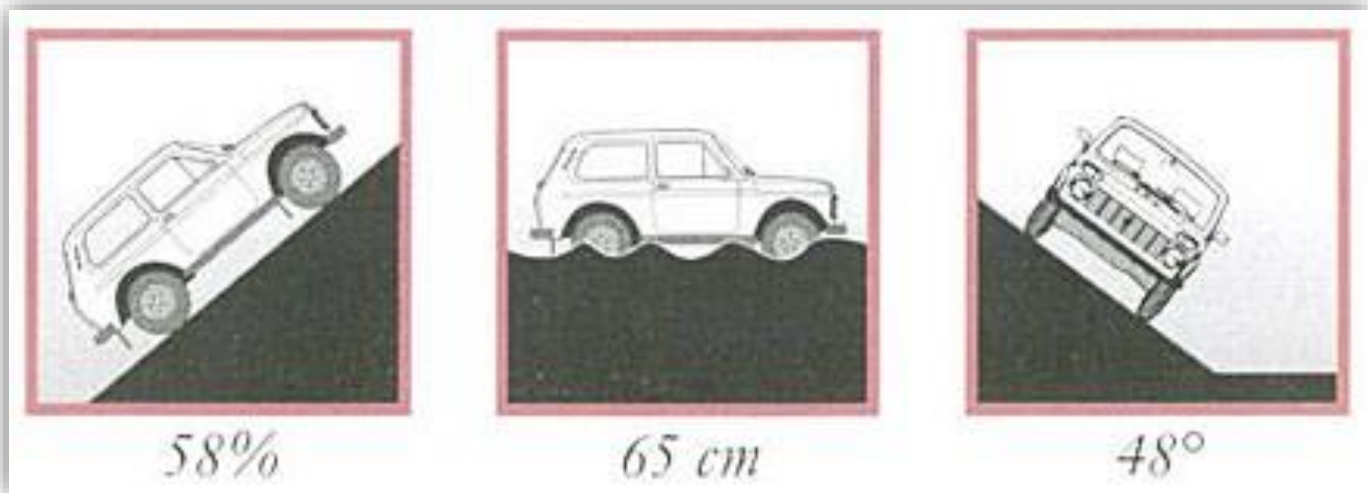
I Tyskland såldes Niva i en specialversion kallad California.
Helt i enlighet med sovjetisk planekonomi?



Dagens version har något lägre lasttröskel.



Niva är en riktig terrängbil med hög- och lågväxlar
och spärrbar mellandifferential.



Läs mer om: [Lada Niva]

14. Rå Er själv på Goggo



svt Sport

15. Kevin Hansen påkörd – vann efter domargranskning

Publicerad **2019-04-06** 19.44

Kevin Hansen körde i mål som tvåa i VM-premiären i rallycross i Abu Dhabi. Men efter jurymöte tilldömdes Hansen segern. Ettan Niclas Grönholm bestraffades med tre sekunders tidstillägg. Finländaren knuffade till Hansen när han tog sig upp i ledningen. Ojuste ansåg juryn.



Kevin Hansen påkörd – vann efter domargranskning.

– Jag är jätteglad att stå här som vinnare. Visst är det tråkigt att vinna på det här sättet. Men domaren dömer och jag åker härifrån med 30 poäng, säger Hansen till SVT.

En drömstart för 20-åringen som länge var ett osäkert kort inför VM-säsongen.

– Vi har kämpat dygnet runt för att få till en deal och överhuvudtaget komma till VM. Den här segern är familjens, fortsätter Kevin.

Grönholm slutade nu tvåa i tävlingen och britten Liam Doran blev trea.

– Niclas kom och överlämnade förstapriset. Han var besviken förstås men inga ”hard feelings” mellan oss.

Marklunds resa tog slut i semifinalen

För storebror Timmy Hansen blev det ett tvärt slut när han torpederades av norrmannen Andreas Bakkerud i tredje kvalomgången. Hansens bil var så skadad att den fick körförbud. Fram dit hade Timmy dominerat tävlingen i Abu Dhabi. Han klarade sig omskakad från incidenten.En klen tröst var att Bakkerud diskades för påkörningen.

Anton Marklunds resa tog slut i semifinalen. Lettländaren Reinis Nitiss gjorde en luftfärd efter start och demolerade bakdelen av Marklunds bil och svensken hade svårt att köra för fullt.

Nästa deltävling körs i Barcelona sista helgen i april.

SLUT